

## 2023年8月に豪州で発生したオスプレイ墜落事故調査報告書の概要 (速報版)

### 1. 事故に繋がった因果関係／事実関係（報告書中「OPINIONS」から引用）

- 事故は、事故機のいかなる構成部品の物質的又は機械的な不具合により発生したものではなかった。
- 事故は、事故機に対して行われたいかなる整備活動により発生したものではなかった。
- 事故は、一連の不適切な意思決定及び／又は誤った判断により発生したものであった。

### 2. 「EXECUTIVE SUMMARY」の引用

(1) 2023年8月27日、プレデターズラン演習の一環で、海兵隊ローテーション部隊VMM-363（第363中型ティルトローター飛行部隊）のMV-22オスプレイ2機は、メルビル島へ向けて飛行するためにダーウィンのオーストラリア空軍基地（RAAF）を出発した。事故機（MA）Dash-3が着陸帯に向けて右90°の戦術的な進入を行う際、ターントウファイナルの外側で3回極端にバンクした。ターントウファイナルの開始部分での最初のバンクは、事故機のクルーによって補正されるまでは（もう一方の機体と）空中衝突を起しそうな状態であった。2回目のバンクにより事故機は失速状態になり、3回目の極端なバンクにより右翼が下がり、先端が低い飛行状態になった。右翼が下がり、先端が低い状態になると、事故機の指揮官（MAC）は操縦桿を握り、翼を水平にロールし、両手でサイクリックを引き、事故機の前進速度を減少させようとした。事故機は約90°の旋回を3回行った後、最終着陸しようとする方向から180°の角度で飛行しており、20ノットの追い風を受けていた。ナセル及びパワーの設定、低い高度、機体の重量及び追い風の状態を考慮すると、降下を止めて飛行を再開するには時間とスペースが不足していた。その結果、事故機は地面に衝突して炎上した。最終的に、有効な証拠に基づけば、今回の事故の主な原因はパイロットの操縦ミス（pilot error）及び自己満足（complacency）であった。

(2) 本調査により、第363中型ティルトローター飛行部隊の整備行為に関する複数の懸念が判明した。これらの行為が2023年8月27日の事故の原因となったことを指し示す証拠はないものの、最終的には、要求された整備作業が予定された期日までに完了しなかったこと、航空機が「飛行の安全」の認定を受ける前に、飛行と飛行の間に受けるターンアラウンド検査作業が完了しなかったこと、航空機の重量及び重心に関する書類が完成していない、又は最新のものになっていなかったことなど、整備に関するいくつかの理由により、当該機は「飛行の安全」を認定されるべきではなかった。さらに、これらの整備行為は、飛行の安全を確保するための特定の手順に関して、部隊全体のやる気のない態度を浮き彫りにした。